


Steering wheel for a motor vehicle

Patent Number: FR2682071
Publication date: 1993-04-09
Inventor(s): BRUNO LAVERGNE
Applicant(s): PEUGEOT (FR); CITROEN SA (FR)
Requested Patent: ☐ FR2682071
Application Number: FR19910012193 19911003
Priority Number(s): FR19910012193 19911003
IPC Classification: B62D1/06
EC Classification: B60H1/00L, B62D1/06B
Equivalents:

Abstract

The present invention relates to a steering wheel. The steering wheel is characterised in that it comprises a heating and cooling means (6) made of a metal wire located between the core (4) and the insulating coating (5) of the steering wheel (1) and using the Peltier effect so as to release or absorb heat to make the steering wheel pleasant to the touch. The present invention finds an application in the automobile field. 

Data supplied from the esp@cenet database - I2

①⑨ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
INSTITUT NATIONAL
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE
PARIS

①① N° de publication :
(à n'utiliser que pour les
commandes de reproduction)

2 682 071

②① N° d'enregistrement national : 91 12193

⑤① Int Cl⁸ : B 62 D 1/06

⑫ DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②② Date de dépôt : 03.10.91.

③⑦ Priorité :

⑦① Demandeur(s) : Société Anonyme dite:
AUTOMOBILES PEUGEOT — FR et Société
Anonyme dite: AUTOMOBILES CITROEN — FR.

⑦② Inventeur(s) : Lavergne Bruno.

④③ Date de la mise à disposition du public de la
demande : 09.04.93 Bulletin 93/14.

⑤⑥ Liste des documents cités dans le rapport de
recherche : *Se reporter à la fin du présent fascicule.*

⑥⑦ Références à d'autres documents nationaux
apparentés :

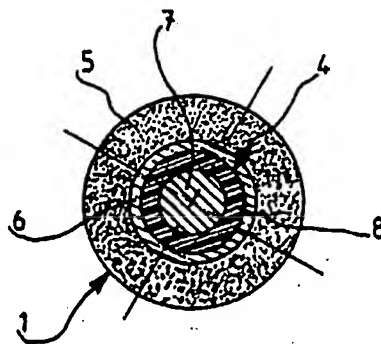
⑦③ Titulaire(s) :

⑦④ Mandataire : Cabinet Weinstein.

⑤④ Volant de direction d'un véhicule automobile.

⑤⑦ La présente invention concerne un volant de direction.
Le volant est caractérisé en ce qu'il comprend un moyen
(6) de chauffage et de refroidissement, constitué par un fil
métallique, disposé entre l'armature (4) et le revêtement
isolant (5) du volant (1) et utilisant l'effet Peltier de façon à
dégager ou absorber de la chaleur pour rendre agréable au
toucher le volant de direction.

La présente invention trouve application dans le domaine
de l'automobile.



FR 2 682 071 - A1



La présente invention concerne un volant de direction d'un véhicule automobile.

Elle vise plus particulièrement un tel volant qui peut être réchauffé ou refroidi de façon qu'il soit à une
5 température agréable au toucher.

A cet effet, le volant de direction de l'invention, du type comprenant un moyeu central relié par un ou plusieurs bras radiaux à une armature sensiblement circulaire revêtue d'une matière isolante, est caractérisé
10 en ce qu'il comprend un moyen de chauffage et de refroidissement disposé entre l'armature et le revêtement isolant et utilisant l'effet Peltier de façon à dégager ou absorber de la chaleur suivant la température interne du véhicule pour rendre agréable au toucher le volant de
15 direction.

De préférence, le moyen de chauffage et de refroidissement comprend un fil métallique enroulé autour de l'armature constituée par une jante métallique revêtue d'un matériau électriquement isolant et dont la section
20 transversale circulaire est formée de deux secteurs circulaires identiques en matériaux métalliques différents soudés suivant leur diamètre.

Avantageusement, les matériaux métalliques composant le fil métallique sont choisis parmi les couples
25 fer/cuivre, bismuth/cuivre et cuivre/zinc.

Selon une caractéristique de l'invention, le fil métallique est alimenté en courant par un circuit électronique fournissant en fonction d'un signal électrique délivré par une sonde thermique située dans le
30 véhicule automobile un courant circulant à travers le fil métallique dans un sens déterminé suivant que la jante doit être refroidie ou réchauffée.

Le fil métallique est noyé dans le revêtement isolant précité en matériau mousse aéré.

35 Selon une autre caractéristique de l'invention, le fil métallique est relié au circuit électronique par

l'intermédiaire d'un contacteur tournant monté
coaxialement à l'axe de la colonne de direction du
véhicule.

De préférence, la sonde thermique est du type
5 thermistance à coefficient de température négatif.

L'invention sera mieux comprise, et d'autres buts,
caractéristiques, détails et avantages de celle-ci
apparaîtront plus clairement au cours de la description
explicative qui va suivre faite en référence aux dessins
10 schématiques annexés donnés uniquement à titre d'exemple
illustrant un mode de réalisation de l'invention, et dans
lesquels :

- la figure 1 est une vue de dessus avec
arrachement partiel du volant de direction conforme à
15 l'invention ;

- la figure 2 est une vue de côté suivant la
flèche II de la figure 1 ;

- la figure 3 est une vue en coupe suivant la
ligne III-III de la figure 1 ;

20 - la figure 4 est une vue en coupe agrandie de la
partie cerclée en IV de la figure 1 ;

- la figure 5 représente le circuit électronique
de commande associé au volant de direction de la figure
1 ; et

25 - la figure 6 représente sous forme de schéma bloc
le circuit électronique de la figure 5.

En se reportant aux figures, la référence 1
désigne un volant de direction d'un véhicule automobile
comprenant un moyeu central 2 relié par trois bras radiaux
30 3 à une armature sensiblement circulaire 4 revêtue d'une
matière isolante 5.

Selon l'invention, un moyen 6 permettant le
chauffage et le refroidissement de l'armature 4 est
disposé entre cette armature et le revêtement isolant 5.

35 Le moyen 6 est de préférence constitué par un fil
métallique enroulé autour de l'armature 4 qui est

constituée d'une âme métallique ou jante 7 revêtue d'un matériau électriquement isolant 8, le fil 6 étant noyé dans la matière isolante 5 qui est réalisée en mousse aérée. Le fil métallique 6 présente une section transversale circulaire et est formé de deux secteurs circulaires identiques 6a et 6b en matériaux métalliques différents soudés suivant leur diamètre. De préférence, les matériaux métallique 6a et 6b sont choisis parmi les couples fer/cuivre, bismuth/cuivre et cuivre/zinc.

Les deux extrémités du fil métallique 6 sont prolongées par deux fils 6c et 6d traversant l'un des bras radiaux 3 et raccordés à deux bornes de contact d'un contacteur tournant 9 fixé dans une gaine 10 sous le volant 1 et coaxialement à l'axe longitudinal X-X' de la colonne de direction (non représentée). Les deux autres bornes du contacteur 9 sont reliées à deux fils conducteurs 11 reliés à deux bornes de sortie d'un boîtier électronique 12 destiné à alimenter en courant le fil métallique 6 comme cela va être expliqué. Le boîtier 12 comporte deux bornes d'entrée auxquelles est reliée une sonde thermique 13 logée dans le véhicule et de préférence du type thermistance à coefficient de température négatif. Le boîtier 12 est enfin raccordé à la masse du véhicule et à la borne positive (+ 12 volts) d'alimentation du véhicule constituée par une batterie.

La figure 6 représente un mode de réalisation du circuit électronique logé dans le boîtier 12. Ce circuit comprend essentiellement un comparateur 14 aux deux entrées duquel est reliée la sonde 13 et dont le signal de sortie est traité par un microprocesseur 15 qui reçoit également la sortie d'un étage de puissance et d'amplification 16 recevant l'alimentation de +12 volts. Le microprocesseur 15 commande un inverseur de signal 17 dont les deux sorties sont raccordées au fil conducteur 11.

Le fonctionnement du dispositif de chauffage et de

refroidissement du volant 1 ressort déjà de la description qui en a été faite ci-dessus et va être maintenant expliqué davantage.

Le signal électrique fourni par la sonde 13
5 fonction de la température extérieure est traité par le comparateur 14 et le microprocesseur 15 de façon à déterminer un sens défini du courant électrique devant circuler à travers le fil métallique 6. Ainsi, lorsque le courant fourni par le microprocesseur 15 au fil métallique
10 6 circule suivant le sens indiqué par la flèche de la figure 5, il se produit un dégagement de chaleur au droit de la soudure de liaison électrique des deux matériaux 6a, 6b et créé par la différence des deux matériaux. Ce phénomène est couramment connu sous le nom d'effet
15 Peltier. Ce dégagement de chaleur est proportionnel à la quantité d'électricité fournie. Si le sens du courant est inversé, ce qui est automatiquement effectué par le circuit électronique lorsque la sonde 13 est à une température supérieure à une valeur de seuil déterminée,
20 on provoque l'effet contraire et donc une absorption ou dissipation de chaleur. En effet, l'effet Peltier présente les caractères d'un phénomène réversible, c'est-à-dire que les énergies échangées changent de sens lorsqu'on inverse le sens du courant et au transport d'une même quantité
25 d'électricité dans un sens comme dans l'autre correspond un dégagement ou une absorption de chaleur proportionnelle.

Ainsi, lorsque la sonde 13 détecte une température à l'intérieur du véhicule inférieure à une valeur de seuil
30 déterminée correspondant à une température ambiante relativement basse, il se produit un dégagement de chaleur à travers le matériau isolant 5 du fait que la jante 7 est chauffée par le fil 6, rendant agréable au toucher le volant 1. Lorsque la température détectée par la sonde 13
35 est supérieure à une valeur de seuil correspondant à une température ambiante relativement élevée, il se produit

une absorption de chaleur dans la jante 7 à travers le matériau isolant 5, refroidissant ainsi tout le pourtour du volant 1 et le rendant agréable au toucher.

RE V E N D I C A T I O N S

1. Volant de direction d'un véhicule automobile
comprenant un moyeu central (2) relié par un ou plusieurs
bras radiaux (3) à une armature (4) sensiblement
circulaire revêtue d'une matière isolante (5), caractérisé
5 en ce qu'il comprend un moyen (6) de chauffage et de
refroidissement disposé entre l'armature (4) et le
revêtement isolant (5) et utilisant l'effet Peltier de
façon à dégager ou absorber de la chaleur suivant la
température interne du véhicule pour rendre agréable au
10 toucher le volant (1) de direction.

2. Volant selon la revendication 1, caractérisé en
ce que le moyen de chauffage et de refroidissement
comprend un fil métallique (6) enroulé autour de
l'armature (4) constituée par une jante métallique (7)
15 revêtue d'un matériau électriquement isolant (8) et dont
la section transversale circulaire est formée de deux
secteurs circulaires identiques (6a, 6b) en matériaux
métalliques différents soudés suivant leur diamètre.

3. Volant selon la revendication 2, caractérisé en
20 ce que les matériaux métalliques précités composant le fil
métallique (6) sont choisis parmi les couples fer/cuivre,
bismuth/cuivre et cuivre/zinc.

4. Volant selon la revendication 2, caractérisé en
ce que le fil métallique (6) est alimenté en courant par
25 un circuit électronique fournissant en fonction d'un
signal électrique délivré par une sonde thermique (13)
située dans le véhicule automobile un courant circulant à
travers le fil métallique (6) dans un sens déterminé
suivant que la jante (7) doit être refroidie ou
30 réchauffée.

5. Volant selon la revendication 2, caractérisé en
ce que le fil métallique (6) est noyé dans le revêtement
isolant (5) en matériau mousse aéré.

6. Volant selon la revendication 4, caractérisé en

ce que le fil métallique (6) est relié au circuit électronique par l'intermédiaire d'un contacteur tournant (9) monté coaxialement à l'axe de la colonne de direction du véhicule.

5. 7. Volant selon la revendication 4, caractérisé en ce que la sonde thermique (1) est du type thermistance à coefficient de température négatif.

1/2

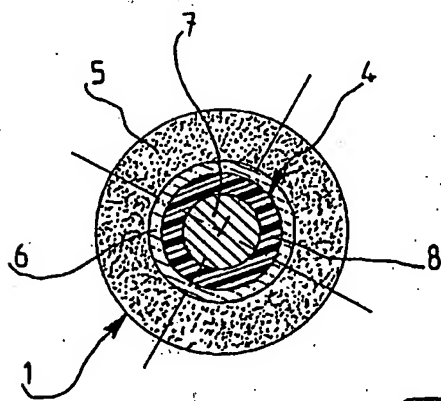
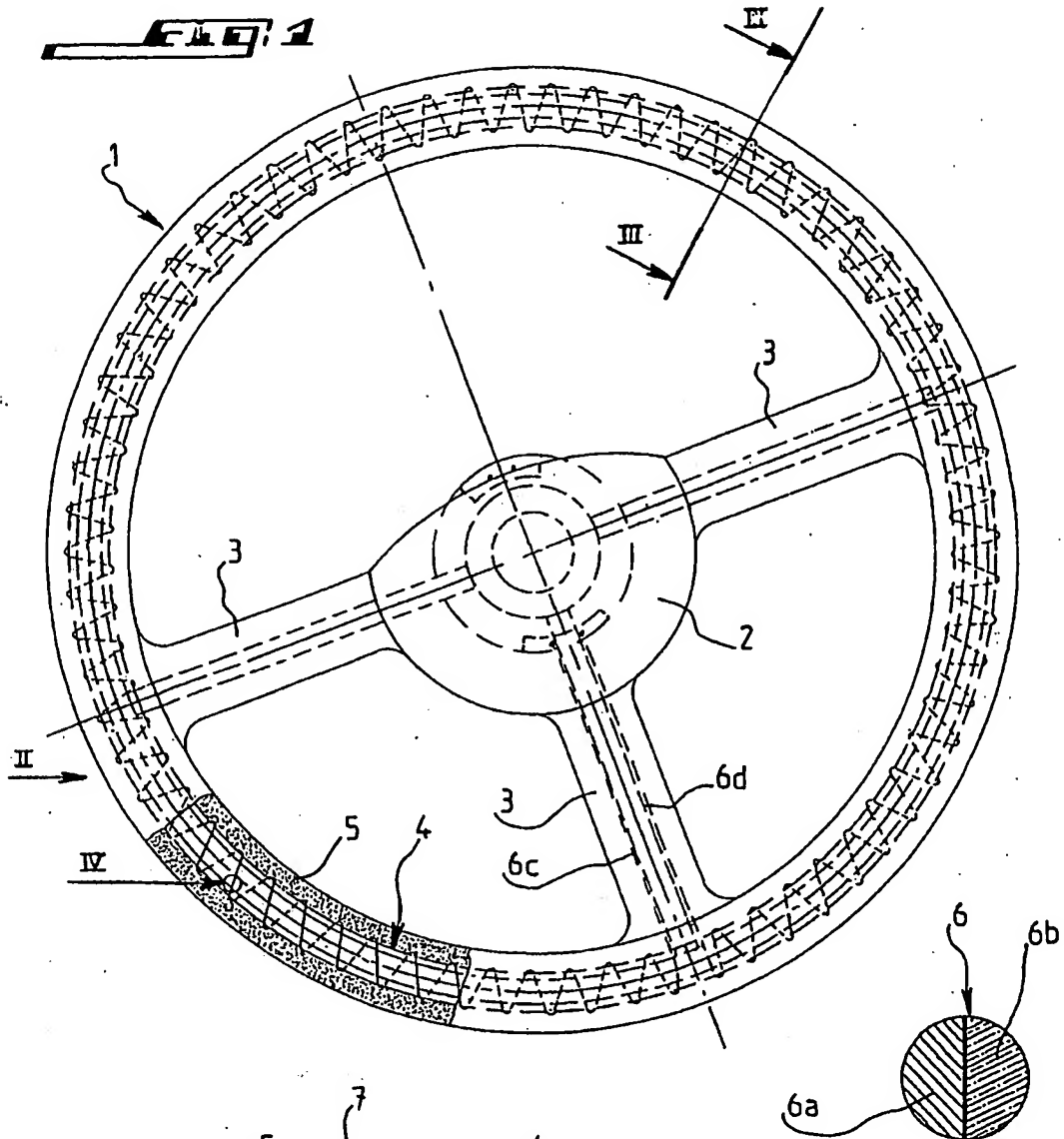


FIG. 2

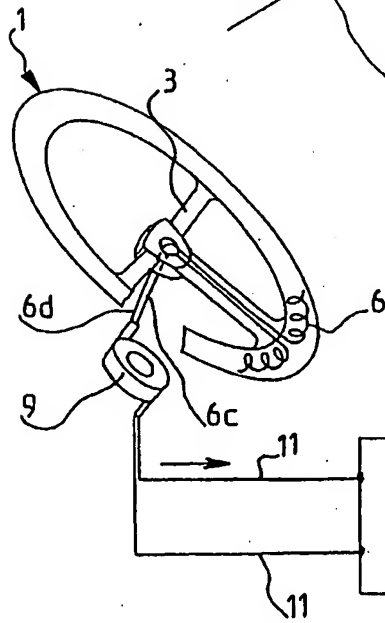
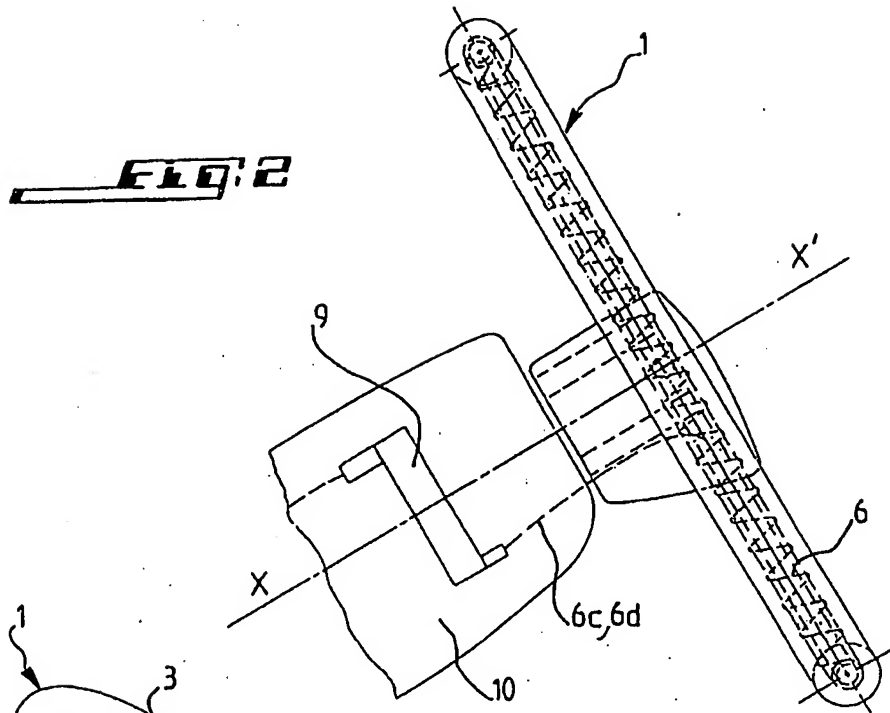


FIG. 5

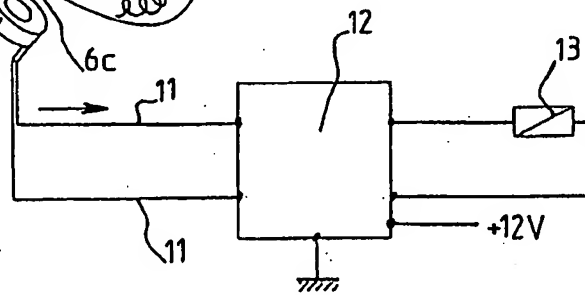
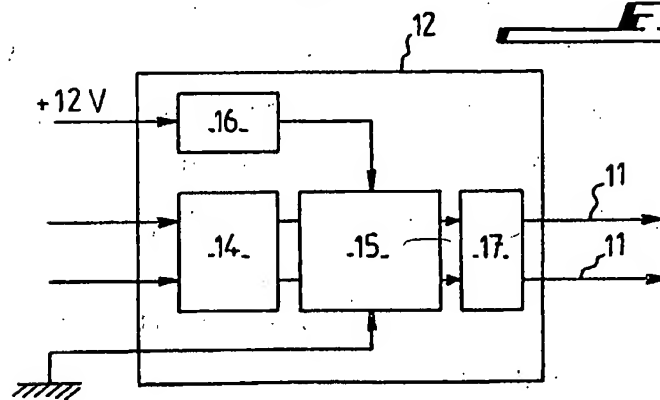


FIG. 6



REPUBLIQUE FRANÇAISE

2682071

INSTITUT NATIONAL
de la
PROPRIETE INDUSTRIELLE

RAPPORT DE RECHERCHE
établi sur la base des dernières revendications
déposées avant le commencement de la recherche

N° d'enregistrement
national

FR 9112193
FA 462151

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS		Revendications concernées de la demande examinée
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	
X	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 010, no. 105 (M-471) 19 Avril 1986 & JP-A-60 236 873 (NISSAN) 25 Novembre 1985	1, 5
Y	* abrégé *	2, 3, 4, 6
Y	EP-A-0 384 957 (SCHEUERER) * revendications; figures *	1, 2, 5
Y	US-A-4 489 742 (MOORE) * colonne 5, ligne 22 - colonne 6, ligne 9; figures *	3
Y	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 010, no. 346 (M-537) 21 Novembre 1986 & JP-A-61 146 671 (DAIHATSU) 4 Juillet 1986 * abrégé *	1, 2, 4, 5
Y	GB-A-2 082 526 (NISSAN) * page 3, ligne 9 - page 4, ligne 10; figures 2, 4, 5, 6 *	6
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 012, no. 411 (P-779) 31 Octobre 1988 & JP-A-63 148 124 (SUZUKI MOTOR CO LTD) 21 Juin 1988 * abrégé *	7
		DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int. Cl.5)
		B62D B60H
Date d'achèvement de la recherche 12 JUIN 1992		Examinateur PIRIOU J. C.
<p>CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES</p> <p>X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : pertinent à l'encontre d'au moins une revendication ou arrière-plan technologique général O : divulgation non-écrite P : document intercalaire</p> <p>T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet bénéficiant d'une date antérieure à la date de dépôt et qui n'a été publié qu'à cette date de dépôt ou qu'à une date postérieure. D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant</p>		